

## MŰHELY

Bencsik Péter

## A kisebb határszéli forgalom Magyarország és a szomszédos államok közt 1898–1941

A mai szóhasználatnál „kishatárforgalomnak” nevezett jelenség évszázados múltra tekint vissza. Ma új jelentőséget kaphat ez a közlekedési forma. Magyarország remélhető csatlakozása az Európai Unióhoz felvetette annak a lehetőségnek a rémét is, hogy – a schengeni egyezmény révén – az anyaországi és a szomszéd államokban élő magyarság közé egyfajta áthatolhatatlan fal kerül. Gyakran hallani pl. ennek kapcsán a vízumkényszer bevezetéséről is, amelyet természetesen legjobb lenne elkerülni. Véleményem szerint azonban a vízumkényszer rossz ugyan, de korántsem jelent áthághatatlan akadályt. Pusztán arra van szükség, hogy egy olyan új fajta kishatárforgalom alakuljon ki, amely minden eddiginél nagyobb mélységű területre terjed ki; ez akár felölelheti a Kárpát-medence egész területét.

Talán nem éréktelen bemutatni azt a példát, amely e jelenséget századunk első felében érzékelteti. Tanulmányomban arra vállalkoztam, hogy egy, talán a schengeninél is jóval szigorúbb nemzetközi légkörben, a két világháború közti korszakban hogyan működött a kishatárforgalom. Ellenpontként azonban az első világháború előtti helyzet rövid felvázolásával szeretném kezdeni, bemutatva, hogy mit tarthatunk alapállapotnak, mondhatni: normális helyzetnek.

Az első világháború előtt egész Európa, sőt az egész világ lényegében szabadon átjárható terület volt. Útlevelekre általában nem volt szükség az utazásokhoz. Néhány keleti ország, így Oroszország és az Oszmán Birodalom láttamozást, azaz vízumot követelt, így ezen országokba szükséges volt az útlevél is. Magyarország ezenkívül két ország felé rendelt el útlevélkényszert, mégpedig Románia és Szerbia irányába. Mivel e két államon kívül Magyarország akkor csak a Monarchia többi területével volt szomszédos, kishatárforgalom – vagy ahogy akkoriban mondták, határszéli forgalom – is csak e két ország felé jöhetett szóba.

Ennek első átfogó jellegű szabályozása 1898-ban történt meg, „az útlevél-, illetve a határszéli szolgálat szabályozása tárgyában” kiadott rendelettel.<sup>1</sup> A határ átlépésekor minden magyar és külföldi állampolgárnak rendelkeznie kellett útlevéllel vagy más úti igazolvánnyal. Több-

szöri utazásra is felhasználhatóak voltak az útlevelek, továbbá a 15–30 napra szóló átkelési igazolványok, míg csak egyszeri utazásra jogosított fel a szelvényes külföldi úti igazolvány. Ez utóbbiakról kilépéskor le kellett választani a szelvényt, az előbbieket pedig le kellett pecsételni. Magyar állampolgárok beléphettek az országba úti igazolványok nélkül is, ha magyar állampolgárságukat „valószínűvé tették”. Ezekről az esetekről külön jegyzéket kellett vezetni. A rendelet másik célja ugyanis az addig is folyó statisztikai adatgyűjtés pontosabbá tétele volt.

Mint az előbbi rendelet is mutatja, a határátkelésre nem csak az útlevelek voltak alkalmasak. Az egyszeri átlépésre jogosító határátlépési igazolványok kérdését sokszor külön rendeletek szabályozták. Ezeket természetesen csak a határszéli lakosság (a határtól 40 km-re terjedő határkerület lakói) vehette igénybe,<sup>2</sup> és csak Románia és Szerbia felé, hiszen az ország többi határán nem voltak határátkelők, mert máshol csak Ausztria területére lehetett belépni – útlevél nélkül is. Az egyszeri határátlépésre jogosító igazolványok 5 napra voltak érvényesek. A legszegényebb napszámosok részére ezen igazolványt bélyeg- (azaz: illeték-) mentesen állították ki. Az öt napnál később visszatérő utasokat utólagos fizetésre kötelezték.<sup>3</sup>

Az egyszer használható igazolványokat visszatéréskor a határon bevonták és a kilépéskor róla leválasztott szelvénnel együtt a statisztikai hivatalba küldték.<sup>4</sup> Ezeket az igazolványokat nem lehetett meghosszabbítani, de a konzulátusok gyakran szabálytalanul mégis ezt tették. 1899-ben újból megtiltják ezek meghosszabbítását.<sup>5</sup> Egy határátlépési igazolvánnyal (illetve útlevéllel) többen is utazhattak. 1899-től kezdve már nem elegendő a „családtag” megnevezés a tulajdonost kísérő utasok esetében, hanem pontosan fel kell tüntetni a nevét, korát és családfőhöz való viszonyát.<sup>6</sup> Ennek a kornak az okmányai kézzel kitöltött nyomtatványok voltak, amelyek nem tartalmaztak fényképeket sem.

A határszéli forgalomban az ezt követő másfél évtized nem is hozott változásokat. Megemlítendő azonban az útlevélkényszer eltörlése Szerbia felé (1910. szept. 29-i határozattal).<sup>7</sup> Tehát mindössze Románia felé állt fenn útlevélkényszer, még ha csak két évig is: 1912. nov. 25-én „rendészeti okokból” újra elrendelték az útlevél-kötelezettséget Szerbia felé is.<sup>8</sup> Mindez természetesen azt is jelenti, hogy e két évben határszéli igazolványokra sem volt szükség Szerbia felé.

A határforgalom döntő részét a dualizmus alatt a helyi forgalom jelentette. Ezenkívül a kivándorlók nagy tömege alkotta a határt átlépők másik nagy csoportját. Jellemző, hogy a mai értelemben üdülés, turizmus fogalma alatt jelölt külföldi utazásokat akkoriban „luxusutazások”-nak hívták, és azt valóban csak a leggazdagabbak engedhették meg maguknak. A határszéli helyi forgalom alapvetően századunk egész első felében gazdasági jellegű volt: a határ túloldalán fekvő birtokok meg-

művelése (akár tulajdonosként, akár bérlőként vagy napszámosként), illetve piacra járás a szomszédos országba stb.

Az első világháború alatt a korábbi szabad utazási viszonyok radikálisan módosultak. Bevezették az útlevél-, sőt a vízumkényszert is, kötelezően fényképpel látták el az úti okmányokat. A kisebb határszéli forgalom a háború alatt teljesen megszűnt, hiszen Szerbiával kezdettől fogva, Romániával pedig 1916 augusztusától kezdve hadiállapot volt. A magyar kormány a háború alatt bevezetett valamennyi intézkedést ideiglenesnek vélte. Nemcsak a vízum-, de az útlevélkényszer eltörlésében is naivan reménykedtek. Az új nemzetközi rendszerben azonban az új „nemzeti” államok féltékenyen őrizték önállóságukat, méghozzá minden területen, így a nemzetközi személyforgalom tekintetében is. A kivándorlás (részben más, szintén külső okok miatt is) gyakorlatilag megszűnt. A luxusutazások még azok számára is szinte elérhetetlenek voltak, akik korábban megengedhették maguknak. Gazdasági káosz és életszínvonal-zuhanás jellemezte egész Európát. E nehézségeket csak fokozták a kialakuló új határok, amelyek természetes gazdasági egységeket szakítottak ketté. Sokszor településeket, földbirtokokat, sőt egyes házakat is kettészeltak az új határvonalak. E határszélre került területek alapvető létérdeke volt, hogy ne szakadjon meg kapcsolatuk a korábbi szomszédos területekkel. Ezek a tényezők okozták, hogy éppúgy, mint a háború előtt, a két világháború között is a határszéli forgalom jelentette a határátlépések döntő hányadát.

A háború után rendezetlen volt a kisebb határszéli forgalom ügye, a harcok lezárulta óta ez ugyanis csak helyi szokásjog alapján működött. Az új határok átlépésére tehát megyénként eltérő szabályok születtek, melyek gyakran egymással ellentétesek voltak. 1922-től törekedett a kormány arra, hogy ezeket egységesítse, ezért egy rendeletben<sup>9</sup> előírta, hogy a helyi hatóságok számoljanak be a határszéli forgalomban alkalmazott gyakorlatról. Ígéret született arra, hogy a határszéli úti igazolványokról tárgyalás indul meg a közeljövőben. Ausztria felé azonban már 1920-ban rendelet szabályozta a határszéli forgalmat, amely ekkor 40 km-es határsávra vonatkozott és 15–60 napig érvényes úti okmányokkal látta el a politikailag megbízható és hadkötelezettségét teljesítő személyeket.<sup>10</sup>

A kormány, ígéretéhez híven, tárgyalásokat kezdett a szomszédos országokkal a határszéli forgalom rendezéséről. Ez egyelőre – Ausztria kivételével – eredménytelen volt, ennek ellenére 1923 után megindulhatott a határtól 10–15 km-es távon belül lakók határszéli úti igazolvánnyal való közlekedése.<sup>11</sup> A rendelet tehát a csehszlovák, a román és a jugoszláv határszakaszokra szólt, és lényegében ideiglenes rendelkezés volt addig, amíg az egyes szomszédos államokkal külön nemzetközi egyezményt nem kötnek a határszéli forgalomról.<sup>12</sup> Amint ezeket megkötötték, szinte minden ország felé kissé eltérő nevű és funkciójú határ-

átlépési okmányok kerültek forgalomba. Még nagyobb volt a különbség azonban a gazdasági és vámkönnyítésekben és főleg az egyezmények betartásában.

Az 5300/1923 M. E. rendelet szerint a határszéli úti igazolványt azok kaphatták meg, akik ellen bűnügyi, államrendészeti vagy más kifogás nem merült fel. Érvényességi ideje egyes foglalkozásokat űzőknek egy év, másoknak két hónap volt, magáncélból adott igazolványok viszont csak három napra voltak kiállítva; valamennyi magyarul és a szomszédos állam nyelvén is. A háromnapos igazolványt kivéve mindegyik fényképes volt. Tizenkét évnél fiatalabb gyermekeknek nem volt szüksége külön úti okmányra. A vámőri szervek a kiállított igazolványokat az idegen állam hatóságaihoz továbbították láttamozás céljából. Ennek megtörténte után a vámőr-szakaszparancsnok szintén láttamozta az okmányt. A láttamozásért és a határ átlépéséért külön díjakat nem kérhettek a hatóságok; csak az igazolvány kiállítása került pénzbe (még bélyegilleték sem kellett). Indokolt esetben azonban az igazolvány lejáratí ideje előtt is bevonható volt (megváltozott szabályok, bűncselekmény elkövetése stb. miatt).

A határ átlépése csak kijelölt pontokon történhetett, bár a földbirtokosok, bérlok és ezek alkalmazottai és családjuk kivételt képeztek. A határszéli lakosság igen jelentős kedvezményeket kapott a vámszabályok alól. A saját szükségletre használt termékeket teljes vámentességgel szállíthatták át a határon. Különösen jelentős volt a könnyítés azok számára, akiknek birtokait a határ kettévágta: ők terményeiket, gazdasági eszközeiket és állataikat vámentesen és bármely ponton átvihették az országhatáron. Ehhez egy ingyenes községi bizonyítványt kellett kérniük, amely az ingatlan és a termelés részletes adatait is tartalmazta. Engedélyezés céljából előzetesen a vámhivatalnak is be kellett a bizonyítványt mutatni, s a határon ténylegesen átvitt termékekről statisztikai kimutatás is készült. Állatokat csak marhalevéllal és állatorvosi igazolással lehetett átvinni a határon. A határ menti hatóságoknak feladata volt ügyelni arra, hogy ezeket a könnyítéseket senki ne használhassa ki csempészetre és a vámszabályok kikerülésére. Az eddig idézett kormányrendelet alapelvei nagyjából az egész két háború közötti korszakra érvényesek voltak. A 10–15 km-es határkerület is mindvégig érvényes maradt, bár később az egyes szerződések már inkább felsorolták a határkerületbe eső községeket, mintsem egy fix km távot írtak volna elő.<sup>13</sup> Ezt az magyarázza meg, hogy már az 1923-as rendelet is úgy intézkedett, hogy a 10 km helyi adottságok figyelembevételével 15 km-re bővíthető.

Hasonló, átfogó rendeleteket később is kiadtak, elsősorban a határszéli úti okmányok egyöntetű kezelése és kiadása tárgyában. 1930-ban a pénzügyminiszter adott ki ilyen rendeletet.<sup>14</sup> Míg a fenti, 1923-as rendelet Ausztriára, az 1930-as viszont Jugoszláviára nem vonatkozott. A ki-

állító hatóságok továbbra is az elsőfokú rendőr- és közigazgatási hatóságok, illetve (csak az alkalmi útilapokra vonatkozóan) bizonyos vámörparancsnokságok voltak. A rendelet többi része összefoglalja a határszéli úti okmányokra vonatkozó általános szabályokat (kiállítás ideje, érvényességi idő, az igazolványok tartalma stb.) Ezeket az egyes országoknál külön ismertetem. 1940-ben a honvédelmi miniszter rendelete<sup>15</sup> foglalta össze az általános tudnivalókat. A kiállító szervek esetében történt változás, a vámőrség átalakulása miatt a határvadász őrsparancsnokságok vették át szerepüket. A többi rendelkezés a tíz évvel korábbihoz hasonló.

Ausztria felé már kezdetben is külön rendelet szabályozta a határszéli forgalmat.<sup>16</sup> A feltételek hasonlóak voltak az eddig általánosságban felvázolt képhez. 1926-tól a főbb különbségek a következők voltak: az egy alkalomra és maximum három napra szóló igazolványokat határátlépési alkalmi útilapnak nevezték, a hosszabb idejűeket pedig itt is határszéli úti igazolványnak. Fénykép helyett más fényképes igazolvány száma is feltüntethető volt az úti igazolványban, ekkor mindkét irat együttes felmutatásával lehetett a határt átlépni. Ausztria felé a 15 évnél fiatalabb gyermekek utazhattak együtt szüleikkel. Egy alkalommal csak 8 napig lehetett tartózkodni Ausztria területén. Alkalmi útilapot nemcsak a határszéli (15 km-es sávon belüli) lakos nyerhetett, hanem turisták is, ha volt szabályos útlevelük (erre a többi szomszéd állam esetében soha nem volt lehetőség). A másik állam területén átmenő vonatok igénybevételéhez semmilyen úti okmányra nem volt szükség, ha a vonatot az utas nem hagyta el a szomszédos ország területén. A határ menti lakosok használhatták az olyan, számukra jelentős utakat is, amelyek a határ túloldalán haladnak.<sup>17</sup> A többi rendelkezés megegyezik a másik három szomszéd államra vonatkozó intézkedésekkel. Ausztria egyébként a munkavégzés céljából kért útleveleket nem láttamozta az ottani munkanélküliség miatt.<sup>18</sup> Sikertelennek bizonyultak azok is, akik magáncélt írtak az útlevéllapra, mert munkát ők sem kaptak – e tény a hatóságoknak közölni kellett az útlevéligénylőkkel. Az újból megélénkülő forgalomra utal több új átkelőhely megnyitása is, elsősorban épp a határszéli forgalomról szóló államközi egyezmények hatására.<sup>19</sup>

Az osztrák–magyar határszakaszon igen élénk csempészet folyt, ami ellen az osztrák pénzügyőrök erőteljesen felléptek. Ennek során számos halálos sebesülés történt. Néhány panaszos azt is jelentette, hogy gyakran a nem csempészeket is elfogják, majd napokig vallatják őket. Ennek ellenére Ausztria volt az egyetlen ország, amellyel szemben a magyarok által okozott határincidensek száma felülmúlta a szomszédos ország lakosai, illetve hatóságai által okozottakat.<sup>20</sup>

Jugoszláviával egyezmények egész sorát kötötte meg a kormány. Kezdetben az sz.h.sz. állam csak a kettősbirtokosok átlépését kívánta

megkönnyíteni, sőt közülük is csak azokét, akik maguk művelik a földet.<sup>21</sup> A magyarok által kidolgozott első tervezetet az sz.h.sz. kormány nem fogadta el. Az 1922-es tervezetben a határkerület 20 km széles sávként szerepelt, négyféle igazolvány szerepelt benne.<sup>22</sup> Az első konkrét eredményt az 1925. jan. 30-án Budapesten kötött szerződés jelentette.<sup>23</sup> Ebben a határkerület mélységét 10 km-ben szabták meg. A 6 hónapra érvényes határigazolványok mellett 2 napos határátkelési igazolványokat is bevezetett az egyezmény. Fontos kikötés volt, hogy a határt csak napkeltétől napnyugtáig lehetett átlépni. (Ez román és jugoszláv viszonylatban teljesen általános szabállyá vált.) Ugyancsak nagy jelentőségűvé vált a szerződés 15. cikkelye: „a Magas Szerződő Felek fenntartják maguknak a jogot, hogy kivételes esetekben és személyi vagy közbiztonsági okból ideiglenesen felfüggeszék a határforgalmat akár teljesen, akár a határzóna egy részében”. Ezt a fegyvert Jugoszlávia a harmincas években igen gyakran alkalmazta is.

Az 1926. júl. 24-én Belgrádban kötött kereskedelmi szerződés<sup>24</sup> A) melléklete és az abban előírt különtárgyalások eredményeként 1929. okt. 1-én Belgrádban kötött határforgalmi egyezmény (jegyzőkönyv) jóval részletesebb szabályozást eredményezett a korábbiakhoz képest.<sup>25</sup> Ebben a határkerület mélységét nem km-távolsággal, hanem felsorolással állapították meg.<sup>26</sup> Ismét új típusú határátlépési igazolványokat vezettek be, ezúttal háromfélét. Különleges határszéli úti igazolványt (= birtokos úti igazolványt) kaptak a kettősbirtokosok, bérlőik, munkásaik, illetve ezek családtagjai; határszéli úti igazolványt a foglalkozásuk miatt a határt gyakran átlépő személyek (pl. orvosok); alkalmi útilapot a határkerület egyéb lakója kaphatott sürgős esetekben. A határátlépésre kijelölt utakat három csoportra osztották. Szabályos útlevéllal csak az I. oszt. úton lehetett átlépni. Az I. és II. oszt. utat valamennyi határszéli úti okmánnyal, a III. oszt. utat csak birtokos igazolvánnyal lehetett igénybe venni. A mezsgyebirtokosok birtokuk területén bárhol átléphettek a határt, de csak akkor, ha nem volt a birtokon átvezető kijelölt út. Az igazolványokat a rendőr-, illetve az alsó fokú közigazgatási hatóságok adták ki. A birtokos igazolványt febr. 15-ig kellett kiállítani, a határszéli úti igazolványt dec. 15-ig. Kiadásuk a másik ország hatóságainak láttamozása után 15 nappal később kezdődött. Az alkalmi útilapot egész évben lehetett kérni és kiadni, láttamozni nem kellett. A láttamozások ingyenesek voltak. Az igazolványokat csak a kiállító hatóság vonhatta be, a másik állam szervei nem.

1934. júl. 21-én e szerződéshez pótgjegyzőkönyvet csatoltak, amelyet szintén Belgrádban írtak alá.<sup>27</sup> Ebben előírták, hogy a birtokosi minőséget igazoló ún. községi igazolványokat okt. 1. és nov. 30. közt kell kérni és azokat dec. 31-ig kell kiadni, még abban az esetben is, ha a kérelmezőnek adótartozása van. A külföldi adókat két részletben, aug. 15-ig, illetve nov. 1-ig kellett befizetni. Elmaradása esetén a birtok terményeit

az állam lefoglalhatta. Újra megerősítették a szabályos igazolványok bevonásának tilalmát és a napkelte és napnyugta közti átkelés szabadságát bármely napon (ünnepeken is). Megerősítették az 1929-ben megalapított határközi értekezletek intézményét is: negyedévente rendszeresen megvitatták a határkerületben adódó valamennyi panaszt.

Ilyen panaszokra egyébként egyre gyakrabban volt ok, hiszen a jugoszláv fél mindent elkövetett annak érdekében, hogy akadályozza a kisebb határszéli forgalmat. Ez ugyanis elsősorban Magyarországnak volt érdeke. Egyrészt jóval több magyar kettősbirtokos volt, mint jugoszláv, másrészt Magyarország politikai okból sem volt hajlandó lemondani a trianoni határokon túlra irányuló élénk gazdasági kapcsolatokról. Jugoszlávia viszont, csakúgy, mint a többi utódállam, ugyancsak politikai okból a kettősbirtokos-rendszer felszámolására törekedett.<sup>28</sup> (E törekvés Jugoszlávia esetében volt azonban a legerősebb.) Ennek elérése érdekében déli szomszédunk még a sorozatos szerződésszegéstől sem riadt vissza.

Leggyakrabban módszerük az volt, hogy megtagadták a határszéli igazolványok láttamozását, pl. olyan birtokosok számára, akik nem maguk művelték földjeiket; máskor az adófizetés elmaradására hivatkozva. Ezt igyekeztek „megkönnyíteni” oly módon, hogy önkényes és rendszertelen adókat vetettek ki. Máskor „csak” késve (febr. helyett jún.-ban) láttamozták a birtokos igazolványokat, ami természetesen arra az évre lehetetlenné tett majdnem minden munkát. Szabályos és láttamozott igazolványokkal rendelkezőket sem engedtek belépni, sőt egyes igazolványokat el is koboztak. Néha arra hivatkoztak, hogy ünnepnap vagy vásárnap miatt nem engedtek át valakit, máskor pedig arra, hogy egy adott birtokon túl sok munkást alkalmaznak. A gránicsárok<sup>29</sup> gyakran nem engedték a birtokosokat a legközelebbi úton átkelni, hanem nagy kerülőkre kényszerítették őket. Esetenként ennek érdekében a magyar állampolgárok okmányaiába is belejavítottak, hogy az eredetileg abban szereplő útvonalakat átírják a távolabbiakra. Ezen eljárások teljesen szabályellenesek voltak, és mégis tömegesen fordultak elő.<sup>30</sup>

Emellett félig szabályos módszereket is alkalmaztak a jugoszlávok, pl. határzárakat vezettek be, ami elvileg szabályos volt ugyan, de túl gyakran és megfelelő indok nélkül már kevésbé volt elfogadható. A másik ilyen jelenség az 1926-os szerződés eltérő értelmezésén alapult. Ennek A) melléklete 5. cikke e. § 2. bekezdésében az szerepelt, hogy a nem mezsgyebirtokosok számára „ezek a kedvezmények” csak 1928. dec. 31-ig, későbbi megegyezés<sup>31</sup> alapján pedig 1932. máj. 18-ig érvényesek. A magyar álláspont szerint ez csak az e. §-ra vonatkozott, a jugoszlávok szerint viszont az egész 5. cikkre. Magyar erőfeszítések ellenére további határidő-módosítást sem sikerült elérni. Így nemcsak az említett személyek vám- és illetékmentességi kedvezménye szűnt meg, hanem az addigi 85 helyett csak 9 útvonalon engedték átlépni a kettősbirtokosokat.<sup>32</sup>

A jugoszláv akciók kezdetben sikerrel jártak, és több helyen megindult a kettősbirtokok cseréje, illetve eladása.<sup>33</sup> Ezt követően a magyar kormány a Népszövetség elé vitte az ügyet, és az ún. „genfi requête”<sup>34</sup> magyar diplomáciai sikerrel ért véget. A jugoszláv kormány lemondott a kettősbirtokok likvidációjáról, elismerve, hogy ez csak a két kormány közös jóváhagyásával lehetséges.<sup>35</sup> Minden bizonnyal e siker eredményezte az 1934-es pótjegyzőkönyvet is, amellyel egy napon írták alá a „Megállapodás a határincidensek kivizsgálása és likvidálása tárgyában” nevű szerződést is.<sup>36</sup> A diplomáciai győzelem értékét csökkentette, hogy Jugoszlávia a későbbiek folyamán is akadályozta a határszéli forgalmat.<sup>37</sup>

Romániával a magyar–román kereskedelmi megállapodás keretén belül 1924-ben sikerült először a határszéli forgalomról ismét megegyezni,<sup>38</sup> ez az egyezmény lépett életbe 1927-ben. A tíz km-es határkerület szükség szerint tovább bővíthető volt a helyi viszonyok szerint. Határszéli úti igazolványt itt is – éppúgy, mint minden más szomszédos ország felé – csak a határkerület állandó lakosai kaphattak. Kétféle igazolvány létezett, három hónapos és háromnapos érvényességgel. Előbbit a gazdák, bérlők, családtagjaik és személyzetük, továbbá orvosok, szülésznők és lelkészek kaphatták meg. Az okmányokat láttamoztatni kellett, ami azonban díjtalan volt. Nem szedhettek a felek illetéket a határátlépésért sem, viszont csak bizonyos útvonalakon volt szabad átjárni a szomszédos ország határkerületébe. Ezeket az útvonalakat az úti okmányban is felsorolták. A családi igazolványok a gyerekek 12 éves kora alatt voltak érvényesek.

A harmincas évek második felében Románia az akkor már nemcsak három, hanem 3, 5 vagy 8 napra szóló igazolványok (alkalmi útilapok) használatát saját állampolgárai számára megtiltotta.<sup>39</sup> Előfordult, hogy magyar állampolgárokat sem engedtek át emiatt a határon, még a birtokosokat sem. Hamarosan illetéket kezdtek szedni a határátlépésért, majd az úti igazolványok láttamozzásának megtagadása is belekerült a fegyvertárba. A magyar hatóságok ettől kezdve folyamatosan tiltakoztak az egyoldalú és szerződésszegő román lépések ellen.<sup>40</sup> A második bécsi döntés után a magyar–román határ rendkívül hosszúvá vált, újra birtokokat vágott ketté, tehát sürgősen rendezni kellett volna az egyébként is megromlott körülményeket. A román magatartás azonban szinte minden kísérletet megghiúsított. A magyar kormány kénytelen volt hozzájárulni, hogy ismét helyi szinten szülessenek egyezmények a határszéli forgalomról.<sup>41</sup> Ezekben a román fél többnyire elérte, hogy a határkerületet maximum 5 km-re szűkítették és a városok ebbe sem tartoztak bele. Az alkalmi útilapokat nem engedélyezték, a birtokos igazolványt és a családtagok, bérlők számára adott határszéli igazolványt is 3 havonta érvényesíttetni kellett.<sup>42</sup>



Kormány szinten csak ún. Gentlemen's Agreement létezett Magyarországon és Románia között, amely évente megújított keretegyezményt jelentett a helyi szerződések tiszteletben tartásáról. 1944-re is csak ezt sikerült megkötni, átfogó megállapodás tehát nem jött létre. Helyenként sikerült elérni, hogy a városok beletartozzanak a határkerületbe, illetve hogy a bérlők is birtokos igazolványt kapjanak. Mindvégig fennmaradt viszont, hogy a határtól 500 m távolságon belül csak alacsony növényeket lehetett ültetni, illetve a határt csak március 15-e és november 30-a között és csak a nappali világosság idején lehetett átlépni.<sup>43</sup>

Mind a trianoni, mind a második bécsi döntés szerinti román határon igen sok volt a fegyveres incidens, a hivatalos és magánszemélyek által elkövetett határsértés is.<sup>44</sup> Ezek kivizsgálásáról és a határincidensek felszámolásáról azonban sikerült a két kormánynak megegyeznie, az 1934. évi jugoszláv–magyar hasonló egyezmény mintájára.

Csehszlovákiával – Jugoszláviához hasonlóan – kereskedelmi egyezmény keretében sikerült megegyezni a kisebb határszéli forgalomról. Az egyezményt ez alkalommal is törvénybe iktatták.<sup>45</sup> A határkerület ezúttal is 10 km, mely max. 15 km-re bővíthető volt. Három igazolványtípust vezettek be, de közülük kettőnek ugyanaz volt a neve (határszéli úti igazolvány); a harmadik típus az alkalmi útilap volt. A határszéli úti igazolványok egyike birtokosok és bérlők, másika ezen személyek családtagjai és segéderői, illetve orvosok, állatorvosok és szülésznők, valamint olyan alkalmazottak részére volt kiállítható, akik hivatásuknál fogva gyakran lépték át a határt. Az útilap mentes volt a láttamozás alól, fényképpel sem kellett ellátni és egyszeri alkalomra szólt (5 napos érvénnyel). A többi okmány 12 hónapra szólt és többszöri átlépésre jogosította tulajdonosát. A mezsgyebirtokosok külön kedvezménye a határ birtokukon belüli minden úton való átlépésére Csehszlovákia felé is megvolt, sőt, itt a határ két oldalán közvetlen közelben fekvő, de egymással nem érintkező birtokrészekre is vonatkozott. Az egyezmény részletesen szabályozza a gazdasági forgalom számára tett könnyítéseket is (vám- és illetékmentesség esetei).

Csehszlovákia felé a kisebb határszéli forgalomban jóval ritkábban jelentkeztek a Romániával és Jugoszláviával kapcsolatos gyakorlati nehézségek, mert egyik fél sem támasztott nehézségeket a szabályos forgalommal szemben.<sup>46</sup> Annál több volt viszont a határincidens a két állam között. Igen élénk volt ugyanis a csempészet a csehszlovák határvonalon át is (csakúgy, mint összes többi szomszédunk felé), amelyek igen gyakran végződtek halálos sebesülésekkel. A csehszlovák pénzügyőrök gyakran csak fegyverrel tudták megállítani a csempészeket; a korabeli magyar álláspont szerint ezek túlkapások voltak. Elvértve előfordult magyar szervek részéről is a halált okozó fegyverhasználat, és különösen gyakoriak voltak a hivatalos személyek által elkövetett határsértések

(mindkét részről), valamint főleg a magyarok által elkövetett „tüntetések” a másik állam ellen.<sup>47</sup>

1937. nov. 17-én kötött újabb államközi egyezménnyel 1938. ápr. 1-én lépett életbe az újabb magyar–csehszlovák határforgalmi egyezmény.<sup>48</sup> A határkerület mélysége nem változott. Három okmánytípust különítettek el; az A típust földbirtokosok és -bérlők; a B típust családtagjaik, napszámosaik, (állat)orvosok és szülésznők; a C-t pedig a határkerület bármely lakója megkaphatta. Utóbbi egy utazásra, 5 napra volt érvényes, az előbbieket 1 évre. Az egy évre szóló okmányokat ettől kezdve meghatározott időpont előtt kellett megszerezni; egyszeri láttamozási kötelezettség is volt rajtuk, de ez ugyanúgy díjtalan volt, mint korábban. A C típushoz fénykép sem kellett. Mindhárom típust magyar és szlovák nyelven állították ki. Az erre jogosult magyar hatóságok a járási főszolgabírók, a városi rendőrkapitányságok és a határszéli rendőrkirendeltségek voltak. Az átkelésre a két fél által megállapított utakon volt lehetőség, kivéve határközeli birtokokon külön engedéllyel, illetve katasztrófa esetén tűzoltók, bányamentők stb.

Az egyezmény Csehszlovákia hamarosan bekövetkező felbomlása miatt elvesztette hatályát. Ennek ellenére a magyar kormány létező egyezményként kezelte az 1937-es megegyezést, elismerve azonban az új szerződés megkötésének fontosságát.<sup>49</sup> Pozsonyban 1939. nov. 18-án parafáltak egy egyezményt,<sup>50</sup> amelyet 1940. márc. 13-án erősítettek meg. Tehát már Szlovákiával is sikerült megegyezni a határszéli forgalom elveiről, melyeket ápr. 1-én ideiglenesen életbe is léptettek.<sup>51</sup> Ebben hasonló nagyságú határkerület mellett négyféle határszéli igazolvány létezését ismerték el. A birtokos úti igazolvány erdők, bányák és gyárak tulajdonosai/ügyvezetői részére is adható volt földbirtokosokon kívül. Akinek a birtokát a határ átmetszette, annak különleges birtokos úti igazolványt biztosítottak. E két típus birtokosainak családtagjai, illetve a korábbi B típusú igazolványra jogosultak kaphatták meg a határszéli úti igazolványt. E három okmány több átlépésre volt érvényes, az alkalmi útilap viszont csak egyszeri útra. A különleges birtokos igazolvány kivételével általában egyetlen útvonalra voltak érvényesek; a többi szabály lényegében 1937–38-hoz képest változatlan maradt. Az útilap 3 napra volt érvényes, a többi pedig minden határátlépés alkalmával 6 napra (a be-, illetve kilépés napja ezekbe nem számított bele). Az alkalmi útilap ezúttal fényképes volt, de ettől eltekintettek, ha az útilapon feltüntetett számú más arcképes igazolvánnyal igazolni tudta magát az utazó.<sup>52</sup> Tizenöt éven aluliak a szülők irataival is utazhattak, de ha idősebbnek látszottak annál, ajánlatos volt saját igazolvánnyal rendelkezniük.

Külön egyezmény szabályozta a Pozsonyból Szlovákia más területeire Magyarországon át haladó forgalom kérdéseit. A többi passagegyezménnyel ellentétben ez közúti járművekre vonatkozott, amelyek-

ben szlovák rendszám esetén úti okmányok nélkül át lehetett utazni magyar területen. Mindez azonban csak előre bejelentett konvojokra vonatkozott és csak napközben volt lehetséges. Műszaki okokat kivéve, a járművek nem állhattak meg magyar területen.<sup>53</sup> Szlovákiával jóval több határforgalmi vita alakult ki, mint korábban Csehszlovákiával. Számos terményforgalmi, adójogi panasz mellett gyakori volt a beléptetés megtagadása mindkét részcél, továbbá késedelmes igazolványlátásmozgások is előfordultak.<sup>54</sup>

Kárpátalja 1939. márciusi megszállása után magyar–lengyel határ jött létre. Május–június folyamán megállapodás született a két állam közt a közös határpályaudvarokról, majd tárgyalások kezdődtek a határszéli forgalomról is. Kezdetben a magyar félnek az volt a véleménye, hogy ez az egyezmény kis jelentőségű, mert alig vannak azon a határszakaszon kettősbirtokok.<sup>55</sup> A nyár közepére mégis kiderült, hogy vannak a határ két oldalán kettősbirtokosok, és a kérdés rendezése olyan sürgős, hogy a nagy jelentőségű turisztikai jellegű határátlépés kérdését Magyarországnak inkább későbbi tárgyalásra halasztotta volna.<sup>56</sup> Július 6–15. közt Budapesten ideiglenes jellegű megegyezés született, a részletkérdések tisztázása nélkül. Az egyezményt a két kormány autonóm módon kívánta életbe léptetni, és döntés született a tárgyalások szeptemberi folytatásáról.<sup>57</sup> Ez azonban a kirobbanó háború miatt meghiúsult.

Ausztria megszűnése után Magyarország határossá vált Németországgal is, mellyel a kisebb határszéli forgalomnak csak a gazdasági és vámszabályait rendezték.<sup>58</sup> Ebben a határkerületet 15 helyett 10 km-ben maximálták, hacsak a helyi viszonyok nem indokolják kiszélesítését. Az egyezmény furcsasága tehát az, hogy a határszéli személyforgalomról nem rendelkezik, pedig a gazdasági forgalmat csak személyforgalommal lehet lebonyolítani. Az erről folyó tárgyalások még 1939 első felében kezdődtek meg. A csak gazdasági tárgyalást Németország kérte, de jelezte, hogy az Ausztriával 1926-ban kötött, személyforgalomra is vonatkozó egyezményt is érvényesnek tartja.<sup>59</sup> A konkrét tárgyalások jún. 26-a és júl. 13-a közt zajlottak. Érdekes, hogy Magyarország javasolta a 15 km-es határkerület 10 km-re csökkentését, annak ellenére, hogy ez szinte csak magyar birtokosokat sújtott. Ezt a kormány „politikai, valutavédelmi és iparvédelmi” okokból tartotta szükségesnek.<sup>60</sup> Ez volt az egyetlen eset, hogy Magyarország a határkerület lakóinak jogait csökkenteni akarta, és ennek egyetlen magyarázata a náci Németországgal szembeni fenntartás volt. A tárgyalások során csak a határszéli gazdasági forgalomról és a vámkartellegyezményről született megegyezés.<sup>61</sup> A személyforgalomra vonatkozó tárgyalások kérdése évekig lebegett még a teljes bizonytalanságban. Végül gyakorlatilag semmi sem történt, és még 1943-ban is az 1926-os magyar–osztrák megállapodás volt érvényes.<sup>62</sup> Jugoszlávia szlovénlakta területeinek Németországhoz kerülése után a magyar–német határszakasz megnőtt, itt azonban a határforga-

lom a katonai hatóságok ideiglenes megegyezésével indult meg. Ennek rendelkezései nem egyeztek meg a magyar–német határ többi részén fennállókkal, ezért a magyar fél ennek egységesítésére törekedett. A diplomáciai akcióra Németország még csak nem is válaszolt.<sup>63</sup>

Jugoszlávia felbomlása természetesen az egész déli határon új helyzetet hozott létre. Megváltozott a határvonal is, továbbá új állam jött létre Horvátország révén. Először ideiglenesen még a régi határvonalat („katonai záróvonal”) is csak határszéli úti igazolványokkal lehetett átlépni.<sup>64</sup> Ez után a helyi szerveket önálló egyezmények megkötésére hívta fel a kormány, Romániához hasonlóan.<sup>65</sup> Novemberben folytatták le azokat a tárgyalásokat a magyar és horvát küldöttek, amelyek 1941. dec. 3-án Budapesten eredményesen zárultak le. A szerződés<sup>66</sup> lényegében minden fontos részletben ugyanazt a szabályozást hozta, mint az 1939-es magyar–szlovák szerződés.

Lényegében új államnak lenne tekinthető Szerbia is, amely azonban a német megszállás miatt gyakorlatilag nem volt önálló ország. A határszéli forgalmat elsősorban a német katonai hatóságok engedélyezhették. Miután ez lehetővé vált, itt is helyi egyezmények megkötéséről lehetett csak szó. 1941-ben erre egyedül a törökkanizsai járási főnök volt kapható, tehát a Bácska és a Szerb-Bánát közt nem nagyon indulhatott meg a helyi forgalom.<sup>67</sup>

Összegzésül megállapíthatjuk, hogy a kishatárforgalom a két világháború közepette minden akadályozó tényező ellenére jelentős szerepet játszott a határ menti területek életében. A vízumkényszer általánosan alkalmazott körülményei sem gátolták ennek használatát. Igaz, a többszöri határátlépésre szóló okmányokat láttamoztatni kellett, de ezek a vízumok egy évre érvényesek voltak. Az egy utazásra szóló igazolványok pedig vízummentesek voltak. A jövőben alkalmazott esetleges utazási korlátozások esetén ezeket a tapasztalatokat is figyelembe lehet venni, de továbbfejlesztésüknek is megvannak a lehetőségei. Ami pedig a legfontosabb: a szabad mozgáshoz ezúttal a szomszédos államok nem magyar lakóinak is elemi érdekei fűződnek, tehát részükről nem várható a két világháború közti állandó konfrontáció. Ami pedig Magyarországot illeti, a kormányok remélhetőleg minden lehetőt meg fognak tenni annak érdekében, hogy a szomszédos országok lakói – magyarok és nem magyarok egyaránt – szabadon utazhassanak a Kárpát-medencén belül.

### *Rövidítések*

M. E. = Miniszterelnök(i)

B. M. = Belügyminisztérium(i)

KüM. = Külügyminisztérium(i)

PüM. = Pénzügyminisztérium(i)

H. M. = Honvédelmi Minisztérium(i)

I. M. = Igazságügyi Minisztérium(i)

KKM. = Kereskedelmi és Közmunkaügyi Minisztérium(i)

kr. = körrendelet

rend. = rendelet

ut. = utasítás

eln. = elnöki

res. = rezervált

RT = *Magyarországi rendeletek tára*. Budapest (korábban: Pest) Hivatalos kiadás. Kiadja a Magyar királyi Belügyminisztérium (1875 után) 1867–1944.

BK = Belügyi Közlöny. Budapest. Kiadja a Magyar királyi Belügyminisztérium. 1896–1944.

MT = Corpus Juris Hungarici. Magyar Törvénytár. Franklin Társulat, Budapest 1880–1944.

MOL = Magyar Országos Levéltár. Felhasznált fondok:

MOL K60 – KüM. levéltár. Elnöki osztály I/S ref. iratai.

MOL K69 – KüM. levéltár. Gazdaságpolitikai osztály iratai.

MOL K70 – KüM. levéltár. Jogi osztály iratai.

MOL K72 – KüM. levéltár. Utazás- és útlevélosztály iratai

MOL K148 – B. M. levéltár. Elnöki iratok

MOL K149 – B. M. levéltár. Reservált iratok

MOL K150 – B. M. levéltár. Általános iratok

## Jegyzetek

<sup>1</sup> 117121/1898 B. M. rend. (RT. 1899. I., 1–13.) [A rövidítések feloldását lásd a tanulmány végén!]

<sup>2</sup> A 43835/1896 B. M. kr. alapján újonnan figyelmezteti erre a törvényhatóságokat a 40710/1900 B. M. rend. (RT. 1900. I. 487–488.)

<sup>3</sup> 56760/1887 PüM. rend. (RT. 1887. II. 2487–2490.)

<sup>4</sup> 117121/1898 B. M. rend. (RT. 1899. I. 1–13.)

<sup>5</sup> 79119/1899 B. M. rend. (RT. 1899. II. 1882–1883.)

<sup>6</sup> 91406/1899 B. M. rend. (RT. 1900. II. 66.)

<sup>7</sup> 5380/1910 M. E. rend. (RT. 1910. 603.)

<sup>8</sup> 5951/1912 M. E. rend. BK. 1912. 429.)

<sup>9</sup> 62643/1922 B. M. kr. (BK. 1922. 1292.)

<sup>10</sup> 21758/1920 B. M. kr. (BK. 1920. 757–758.)

<sup>11</sup> 5300/1923 M. E. rend. (RT. 1923. 260–273.)

<sup>12</sup> A külügyminiszter javasolta a szomszédos országok számára, hogy hasonló értelmű rendeleteket hozzanak a határszéli forgalomról, mint az 5300/1923 M. E. rend. Itt említi azt is, hogy egyelőre csak Ausztriával van érvényes nemzetközi szerződés erről. 81753/1923 KüM. MOL K69, 670. cs. I. dosszié. (Előzmények a magyar sz.h.sz. határforgalmi egyezményhez.) Ugyanitt található a 75350/1924 KüM irat, amely jelzi, hogy az 5300/1923 M. E. alapján kiadott okmányokat az sz.h.sz. szervek nem láttamozzák.

<sup>13</sup> Csehszlovákia: 110060/1927 PüM. kr. (1927. máj. 31-én kötött, aug. 8-án életbe lépett államközi egyezmény; BK. 1927. 1087–1089.); Ausztria: 129013/1927 PüM. kr. (BK. 1927. 1167–1171.); Románia: 144124/1927 PüM. kr. (BK. 1927. 1322–23.) Mindhárom 10 km-ben vonja meg a határszéli forgalomban érintett községek távolságát a határvonaltól, mely azonban kibővíthető 15 km-re, sőt PüM. engedéllyel azon túlra is. A rendeletek felsorolják azokat a településeket, melyek az így megállapított sávba esnek. Jugoszlávia: MOL K69, 670. cs., I. dosszié. Előzmények a magyar sz.h.sz. határforgalmi egyezményhez. Az 1929. okt. 1-én aláírt jegyzőkönyv 1–2. melléklete már csak felsorolja a határkerület helységeit.

<sup>14</sup> 132400/1930 PüM. rend. Budapesti Közlöny 1930/296. sz. (dec. 28.), 2–10. Közli továbbá a *Törvények és rendeletek* c. kötet is. Szombathely 1938. 13. rész (Külföldiek ellenőrzése), 7. dokumentum, 1–6. (Minden jogszabály külön oldalszámozással szerepel!)

<sup>15</sup> 562200/1940 H. M. kr. MOL K150, 3997. cs. VII kútfő, 10. tétel, 1942.

<sup>16</sup> 1421/1923 M. E. rend. (RT. 1923. 45–122.) Ebben az 5300/1923 M. E. rend.-hez hasonló szabályok szerepeltek. (Utóbbi rend. Ausztriára nem vonatkozott. Ausztriával ugyanis 1922-ben államközi kereskedelmi egyezmény keretében rendezték a határszéli forgalom kérdéseit is.) L. még MOL K69, 725. cs., II-3. tétel.

<sup>17</sup> 11110/1926 M. E. rend. (RT. 1926. 228–237.)

<sup>18</sup> 128057/1924 B. M. kr. (RT. 1924. 456–457.)

<sup>19</sup> 159458/1924 B. M. (BK. 1924. 1033.); 237571/1924 B. M. (BK. 1924. 1288.); 197249 és 197704/1925. B. M. (BK. 1925. 676.); 121029/1927 B. M. (BK. 1927. 548–549.) kr.-ek.

<sup>20</sup> Ezekről a határincidensekről lásd MOL K70, 271. cs., 4/a. tétel.

<sup>21</sup> 59866/1920 és 47102/c/1923 számú sz.h.sz. PüM. rend.-ek, MOL K69, 670. cs. I. dosszié.

<sup>22</sup> 78641/1922 KüM. MOL K69, 670. cs. I. dosszié.

<sup>23</sup> MOL K69, 670. cs. I. dosszié.

<sup>24</sup> Törvénybe iktatva az 1929: XLVI. tc.-kel. MT. 1929. Budapest 1930.

<sup>25</sup> 6100/1930 PüM. kr. Budapesti Közlöny 1930/124. sz. (jún. 1.) 2–32. Teljes szövegét lásd még: MOL K69, 670. cs., I. dosszié.

<sup>26</sup> Ennek ellenére az nagyjából a máshol is alkalmazott 10–15 km volt, bár jugoszláv kérésre Szabadka kimaradt a határsávból. Ugyancsak engedett a magyar kormány abban, hogy tisztok, csendőrök és köztisztviselők ne kaphassanak határszéli úti okmányokat. 77046/1929 KüM. MOL K69, 675. cs., I.a. dosszié.

<sup>27</sup> 11000/1934 PüM. Szövege több helyen megtalálható, pl. MOL K70, 225. cs.; MOL K69, 675. cs. I.a. és I.b. dossziék.

<sup>28</sup> Egyebek közt utal rá 11961/1933 M. E. is. MOL K69, 671. cs., I-0-4. és I-0-5. dosszié. Uo., az I-0-5-e dossziében a kettősbirtokos rendszer megszüntetését a magyar kormány politikailag nemkívánatos cselekménynek nevezi.

<sup>29</sup> Így nevezték a jugoszláv és a román határőröket is.

<sup>30</sup> Valamennyi említett típusra igen sok konkrét példát találunk a MOL K69, 671. cs.-ban. [I-0-2 (1931), I-0-3 (1932); I-0-4 (1934); I-0-5 (1935) dossziék.] Természetesen a külügyminisztérium minden esetben megpróbált a sértettek érdekében fellépni, gyakran hiába.

<sup>31</sup> Egy másik pótjegyzőkönyv alapján, amelyet 1928. nov. 19-én Belgrádban írtak alá az érdekelt felek. Szövege csatoltan megtalálható az 1926-os kereskedelmi szerződés pótjegyzőkönyvét becikkelyező 1929: XLVII. tc.-ben. (MT. 1929. Budapest 1930. 538.)

<sup>32</sup> E kérdéssel több helyen is foglalkoznak iratok. MOL K69, 675. cs. I.a. dosszié 65450/1930 PüM. (KüM. iktatószáma 93119/1930); MOL K69, 671. cs. I-0-4. dosszié több irata is.

<sup>33</sup> MOL K70, 225. cs. – a m. kir. rendőrség gyékényesi kirendeltségének 47/4/1935 sz. jelentése: hatósági területén egy év alatt 242 birtokból 165 cseréje már lezajlott. A MOL K69, 671. cs. I-0-5-e dosszié az 1931–35 közötti csereügyletekkel foglalkozik.

<sup>34</sup> Iratait lásd MOL K69, 671. cs. I-0-10. dosszié. Incidents Survenus à la Frontière Hungaro-Yougoslave. Communication du Gouvernement Yougoslave. Société des Nations, C.239.M.99. 1934.VII. sz. füzet. Genève, 1934.; MOL K69, 675. cs. Jugoszláv határ – vegyes iratok, Incidents Survenus à la Frontière Hungaro-Yougoslave. Communication du Gouvernement Hongrois. Société des Nations, C.190(1).M.79. 1934.VII. sz. füzet. Gencve 1934; ugyanitt a magyar kormány beadványa a Népszövetséghez, 1934. máj. 8.; illetve MOL K70, 225. cs. (mindkét népszövetségi füzet), uo. 2536/1934 KüM.: terményátvitelt 9 helyett 33 úton kell biztosítani, Jugoszlávia elejti a kettősbirtokok felszámolásának tervét.

<sup>35</sup> Erre 1934. júl. 5-én került sor. Idézi: 11545/1934. PüM. MOL K69, 675. cs., I.b. dosszié.

<sup>36</sup> MOL K69, 675. cs. Jugoszláv határ – vegyes iratok (a szerződés francia szövege); MOL K70, 225. cs. (magyarul). Ennek előzménye, hogy rengeteg halálos incidens történt a magyar–jugoszláv határon, emellett határőrizeti szervek rendszeresen követtek el határsértéseket, sőt lopásokat a másik állam területén. A genfi requête egyébként a gazdasági forgalom panaszain kívül e tárgyban is a Népszövetséghez fordult. Az incidensek konkrét ügyeit a MOL K70, 225. cs. tartalmazza.

<sup>37</sup> MOL K69, 675. cs., II.e dosszié (1935–1941 közti panaszok, melyek hasonlóak a korábbiakhoz).

<sup>38</sup> 7934/1924 M. E. rend. h) mellékletének II. melléklete (sic!) (BK. 1924. 1341–1345.). Pontos végrehajtására vonatkozott a 6500/1926 PüM.-B.M. rendelet. Értesítő a magyar királyi vámhivatalok részére 1926/8. sz. (márc. 22.). Megtalálható a MOL K70, 252. cs., 3/a tételében is.

<sup>39</sup> 25619/1936 román B. M. rendelet. MOL K69, 737. csomó. Román határdosszié I-c.

<sup>40</sup> MOL K69, 736–737. csomó. Román határdossziék. I-a-tól I-c-ig számos helyen.

<sup>41</sup> 52122/1941 KüM. (MOL K69, 736. csomó. I-a)

<sup>42</sup> Egy ilyen megegyezést tartalmaz a MOL K70, 252. cs. 3/a tétel is.

<sup>43</sup> MOL K69., 736. csomó. I-a.

<sup>44</sup> MOL K70., 252. csomó. A határincidens-kimutatások 1939 és 1944 közt külön összegyűjtve is megtalálhatók, tekintélyes vastagságú iratanyagot produkálva. Itt található a határincidensek kivizsgálására vonatkozó egyezmény is.

<sup>45</sup> 1927: XVII. tc. A Csehszlovák Köztársasággal kötött kereskedelmi szerződésről, E) melléklet. MT. 1927. Budapest 1928.

<sup>46</sup> Egyedül az 1938. év ősze emelkedik ki e tekintetben kivételként. Ekkor a politikai helyzet bizonytalansága és az első bécsi döntés határváltozása idején gyakran és sok helyen volt határzár (1938. szept. 29-én pl. 52 úton. L. 18161/1938 PüM., MOL K69, 637. cs., III.a. dosszié). A feszültség növekedése az év elején is érezhető volt, Csehszlovákia a magyar támadástól félve megerősítette a határőrizetet (uo., II.c. dosszié), magas díjakat kezdett szedni saját állampolgáraitól az alkalmi útilapokért (54474/1938 KüM., uo., II.d.), illetve késedelmesen láttamozta a határszéli igazolványokat (uo., II.e.). Magyar birtokosoknak nem engedték a határ átlépését még útlevéllal sem, hogy arra kényszerítsék őket, hogy adják el birtokaikat. (Uo., II.f.)

<sup>47</sup> Mindezekről lásd MOL K70, 233–236. csomók. (2/a tétel: magyar–cseh határügyek)

<sup>48</sup> 1660/1938 M. E. rend. (RT. 1938. 102–143.); illetve MOL K69, 638. cs. III.b. dosszié (eredeti francia szöveg), megtalálható még a MOL K69, 637. cs.-ban is.

<sup>49</sup> 51721/1939 KüM (eredeti iktatószáma 580410/1939 H. M.), MOL K69, 754. cs., I.a. dosszié.

<sup>50</sup> 50113/1940 KüM. MOL K69, 754. cs., I.a. dosszié

<sup>51</sup> 2240/1940 M. E. rend. (RT. 1940. 589–635.), ill. MOL K69, 755. cs., III.a. dosszié.

<sup>52</sup> 138000/1940 B. M. rend. (RT. 1940. 1132–1142.)

<sup>53</sup> 55823/1939 KüM. MOL K69, 754. cs., I.b. dosszié.

<sup>54</sup> Magyar határvadászok kérdésére, hogy miért késnek a láttamozások, szlovák részről az volt a válasz, hogy „mi ráérünk”. Szlovák pénzügyőrök azt is közölték, hogy az alkalmi útilapokat is láttamoztatni kell, ill. hogy azokat hamarosan be fogják tiltani. MOL K69, 754. cs., II.c. dosszié. Egyéb incidensek: uo., I.b., II.a.-c. és f. dossziék, ill. 755. cs., III.a. dosszié (határzárak, láttamozás megtagadása stb.).

<sup>55</sup> 52864/1939 KüM. MOL K69, 680. cs. A KüM állásfoglalását a HM átirata alapozta meg, amelyben mindkét fél részéről sürgősnek nyilvánították a kishatárforgalmat, sőt, Lengyelország a rutén–ukrán kapcsolatokat egyenesen nemkívánatosnak nyilvánította. L. 70342/1939 H. M., MOL K70, 297. cs., 6/a. tétel.

<sup>56</sup> 2225/1939 res. KüM., MOL K70, 297. cs., 6/a tétel, ill. 52953/1939. KüM., MOL K69, 680. cs. Mivel a terület Magyarország legjobb síterepe lehetett volna, a turisztikai szövetségek számos módosító javaslatot küldtek a szerződéstervezetnek. Pl. 53037/1939 KüM., uo.

<sup>57</sup> 53164/1939 KüM. MOL K69, 680. cs. Itt, ill. a 683. cs.-ban olvasható a tervezet francia szövege is.

<sup>58</sup> 7380/1941 M. E. rend. (RT. 1941. 3274–3301.)

<sup>59</sup> 51345/1939 KüM. MOL K69, 698. cs. (Német határ I.a.)

<sup>60</sup> 52455/1939 KüM. MOL K69, 698. cs. Uo. az 53039/1939 KüM. jelzi a tárgyalások során fennálló egyéb ellentéteket is. Németország a határkerület minden lakójának a birtokosokat megillető kedvezményeket adná meg, a lelkészek is működhetnének a határ másik oldalán, az orvosokhoz hasonlóan, stb. Bizalmas magyar álláspont szerint Németország politikai céljait álcázza gazdasági kedvezményekkel. Németország a magyar elutasításokra sértődötten reagált és a két állam közti baráti viszonyra hivatkozott.

<sup>61</sup> 53299/1940 KüM. MOL K69, 693. cs. Az 1939 őszére tervezett újabb tárgyalást a háború kitörése miatt halasztották el. Itt kellett volna többek közt a határszéli személyforgalomról is tárgyalni. 1940. jún.-ban a németek kezdeményezték a tárgyalások folytatását, de éppen a személyforgalomra vonatkozó részt nem akarták napirendre tűzni.

<sup>62</sup> 171005/1943 PüM. MOL K69, 698. cs. Németország azonban német nemzetiségű magyar állampolgárok részére ún. Fremdenpass-t állított ki, amivel e személyek Németország egész területén utazhattak. Ez természetesen a régi egyezmény megsértését jelentette.

<sup>63</sup> 54002/1941 KüM. MOL K69, 698. cs. A válasz elmaradását jelzi a 62520/1943 KüM. (uo.)

<sup>64</sup> 95359/1941 H. M. MOL K69, 665. cs., I.a. dosszié. Alkalmi útilappal és útlevelemmel sem lehetett ezt átlépni.

<sup>65</sup> 95693/1941 H. M. MOL K69, 665. cs., I.a. dosszié. Ezek egy 10 km-es sávot állapítottak meg, ahol aug.-ig tilos volt az alkalmi útilapok használata. A birtokos igazolványok 12, a határszéli úti igazolványok 6 hónapra szóltak, az aug.-tól bevezetett alkalmi útilapok 3 napra (264399/1941 B. M., uo.).

<sup>66</sup> 9100/1941 M. E. Budapesti Közlöny 1941/294. sz. (dec. 31.)

<sup>67</sup> 95585/1941 H. M., 95671/1941 H. M. MOL K69, 665. cs., I.a. dosszié. A németek által kidolgozott tervezeteket Magyarország módosítani szerette volna.